

I. MENCARELLI

RICCARDO MOIZO

(22-8-1877 - 27-2-1962)

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1971

I. MENCARELLI

RICCARDO MOIZO

(22-8-1877 - 27-2-1962)

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1971

RICCARDO MOINO

GRUPPO EDITORIALE



RICCARDO MOIZO

P R E F A Z I O N E

Questa biografia è stata in sensibile misura condotta utilizzando un documento inedito: « Ricordi di un pioniere dell'Aeronautica Italiana » dello stesso Riccardo Moizo, documento di cui per gentile concessione della Contessa Caproni ho preso visione presso il Museo Storico Aeronautico Caproni.

I. M.

Riccardo Moizo nacque nel 1877 a Saliceto (Cuneo), un piccolo paese delle Langhe, le note colline subappenniniche dell'Alto Monferrato, ed a Saliceto trascorse l'infanzia, frequentò le scuole elementari. Completata la sua educazione in collegio, entrò nella Regia Scuola di Applicazione a Torino, uscendone Tenente di Artiglieria a 22 anni.

Mentre era di stanza a Mondovì, quale comandante di una batteria da montagna, gli si presentò l'occasione di diventare aviatore: proprio in quel periodo infatti il Ministero della Guerra aveva emanato un bando di concorso per ufficiali piloti di aeroplano. Sebbene avesse un forte spirito di corpo, Moizo intuì quanto più congeniale dell'Artiglieria fosse per il suo temperamento l'Aeronautica.

Per lunga consuetudine ad ogni genere di sports, egli, sin da ragazzo, si era irrobustito nel fisico, temprato nell'animo, e le solitarie escursioni in montagna lo avevano abituato al rischio, a trarsi d'impaccio da situazioni difficili, talora drammatiche, con le proprie mani. A facilitare il suo proponimento contribuì la tediosa vita di guarnigione a Mondovì, trascorsa, per di più, al comando di una batteria quasi in disarmo.

In Italia allora (siamo nel 1910) l'aviazione militare e civile muoveva i suoi primi, ma decisi passi. Appena un anno avanti, nel febbraio del 1909, era stato costituito a Roma il « Club degli Aviatori » presieduto dal Maggiore Mario Moris, Capo della Sezione aeronautica della Brigata Specialisti del Genio.

Per iniziativa dello stesso Moris era poi venuto in Italia, col suo velivolo, l'americano Wilbur Wright per impartire lezioni di volo al Sottotenente di Vascello Mario Calderara — che diverrà il primo pilota italiano di aeroplano — ed al Tenente del Genio Umberto Savoia. Nel 1909 era stato anche costruito, su progetto dell'Ingegnere Aristide Faccioli, un piccolo triplano, che andò purtroppo perduto in fase di collaudo.

Nel settembre ancora del 1909 venne effettuato a Brescia il Primo Circuito Aereo Internazionale, cui parteciparono nostri piloti, famosi aviatori francesi e lo statunitense Glenn Curtiss, il quale nell'occasione dette il battesimo dell'aria a Gabriele D'Annunzio. Fra i pionieri di quel

periodo vanno rammentati l'Ing. Franz Müller, creatore della prima officina di costruzioni aeronautiche in Italia, Mario Cobiauchi costruttore e pilota, Umberto Cagni, Alessandro Anzani, Gianni Caproni, Bartolomeo Cattaneo, Riccardo Ponzelli, tutti pionieri destinati a diventare personalità rappresentative dell'aeronautica italiana.

Il 1910 — l'anno che vide il debutto di Riccardo Moizo in aviazione — vi furono diverse manifestazioni aeree organizzate nelle nostre principali città. Nel settembre venne anche indetta un'importante competizione aerea: la traversata delle Alpi in aeroplano. Fu compiuta soltanto dal valoroso sfortunato pilota peruviano Geo Chavez: egli perse la vita al termine dell'impresa, sul campo di Domodossola forse per la rottura di un'ala.

Sul finire del 1910 erano in funzione nella Penisola sette scuole di pilotaggio, fra militari e civili. Fra esse vi era quella di Centocelle (Roma), la prima in ordine di tempo costituita in Italia.

* * *

Alla Scuola di Centocelle fu inviato il nostro ufficiale (era stato nel frattempo promosso capitano) ma quando giunse alla Capitale la scuola non era ancora in grado di funzionare: c'era il materiale di volo, ma non gl'istruttori di pilotaggio. Nell'attesa, con l'intento di abituarsi alla sensazione del volo ed alle alte quote, Moizo eseguì alcune ascensioni in pallone libero, ascensioni che furono ricche d'imprevisti, emozionanti, e una di esse persino avventurosa.

Fra un'ascensione e l'altra Moizo si recava a Centocelle — il campo d'aviazione di Centocelle, era allora costituito da una distesa prativa, il cui lato più lungo superava di poco i 200 metri — per assistere ai voli dei piloti Adorno Enrico Cammarota, Giulio Gavotti, Umberto Savoia ed altri, tutti ufficiali di varia estrazione militare. Nel constatare la spavalda sicurezza con cui questi aviatori affrontavano le insidie del volo, il suo entusiasmo per l'aviazione si accrebbe, e con l'entusiasmo aumentò l'impazienza d'incominciare le lezioni di pilotaggio, di potersi anche lui librare in aria a bordo di un aeroplano. Il fatto che proprio in quei giorni (3 dicembre 1910) precipitasse come un bolide dinanzi ai suoi occhi un *Farman* pilotato da Cammarota, con un motorista a bordo (i due morirono sul colpo), e un'altra tremenda sciagura avvenuta qualche tempo addietro, non raffreddarono minimamente la sua fervente determinazione di diventare il pilota di aeroplano. Era uno di quegli uomini che quando s'innamorano di un'idea intendono realizzarla ad ogni costo: una vera tempra di piemontese.

Giunse finalmente a Centocelle il primo istruttore di volo, nella persona del Tenente di Vascello Manlio Ginocchio. L'ufficiale aveva conseguito il brevetto di pilota in Francia, a Etampes, su apparecchio *Blériot*, il 31 ottobre 1910. La sua anzianità di volo era dunque di appena un mese, o pochi giorni in più: nondimeno, secondo la mentalità aviatoria del tempo, lo si riteneva già capace d'insegnare ad altri un'arte — la non facile arte del volo — di cui lui stesso, data appunto la breve esperienza, non poteva ancora essersi impadronito. Tant'è. L'aviazione del 1910 era fatta così.

Messo a punto che fu l'apparecchio-scuola, un *Blériot* biposto da 50 cavalli, ebbero inizio le lezioni: Moizo effettuava il suo primo doppio-comando il 13 dicembre 1910. Al secondo volo riusciva a eseguire un'impeccabile linea retta, ma questo promettente esordio non ebbe felice continuazione in quanto, per ordine superiore, il gruppo degli allievi cui Moizo apparteneva, venne d'improvviso trasferito alla Scuola di Volo di Cascina Malpensa (Gallarate). L'ufficiale vi arrivò sotto Natale. (E' interessante ricordare come l'ultimo tratto del viaggio, da Gallarate a Malpensa, si compisse allora a mezzo di una diligenza a cavalli).

* * *

Il campo di volo della Malpensa, costituito da una vasta brughiera, era in quel periodo coperto da uno spesso strato di neve. Sul campo si ergeva soltanto un piccolo hangar di tela, con entro uno dei primi velivoli costruiti con mezzi di fortuna dall'Ing. Gianni Caproni.

Poi arrivò un enorme cassone contenente il *Voisin* smontato del Capitano Carlo Maria Piazza. Questo aviatore, destinato ad una gran fama poiché per primo nel mondo, nei giorni della Campagna Libica, impiegherà l'aeroplano come mezzo di guerra, aveva appreso a pilotare il *Voisin* in Francia; indi era stato incaricato d'impartire lezioni di volo a Moizo, ed agli altri aspiranti aviatori provenienti da Roma.

L'inverno 1910-1911 trascorse inattivo.

Col sopraggiungere del bel tempo, si liquefece la neve e si provvide perciò a montare il *Voisin*. Nelle prove di rullaggio compiute ovviamente dal Capitano Piazza, in seguito a brusche imbardate, l'aereo riportò avarie alla cellula, che furono riparate alla meglio. Convintosi Piazza che la causa delle imbardate dipendesse da un difetto dell'elica, si mise a studiarne una più adatta, e preparatone il disegno la fece costruire in un'officina di Somma Lombardo (Varese), ma la nuova elica si rivelò peggiore della prima.

«Per fortuna — scrisse più oltre Moizo rammentando quei suoi laboriosi e contrastati inizi aviatori — l'ambulanza a cavalli era stata sostituita da un'autovettura che ci permise di esplorare i dintorni, rendendo meno penosa l'attesa. Con essa ci recavamo spesso dall'altra parte della brughiera, a Vizzola Ticino, dove era sorta, per iniziativa di Caproni, una Scuola di Pilotaggio frequentata da alcuni giovani russi, che si arrabattavano con due o tre *Blériot*-Scuola. Poiché era fallito l'addestramento col *Voisin*, sorse spontanea l'idea di approfittare intanto di quella Scuola. Ruscimmo a mettere insieme un *Blériot* e cominciammo con quello a solcare la brughiera coi nostri rullaggi. Ma ce ne volle prima che io azzecassi una linea retta in volo come quella di Centocelle. A farci da istruttore era venuto dalla Francia il Tenente Filippo Gazzera. Non aveva mai volato, ma aveva imparato da un famoso istruttore francese, Collin, le regole dell'addestramento al pilotaggio. Era sorta nel frattempo la necessità di decidere circa l'affitto o l'acquisto del terreno occorrente per le nostre lezioni vicino alla Cascina Malpensa. Venni incaricato io d'iniziare le trattative. Immediatamente i prezzi salirono alle stelle...».

E con l'ascesa dei prezzi sorsero complicazioni sul piano dei negoziati, difficoltà burocratiche e legali d'ogni specie. Per buona sorte del Capitano Moizo, arrivò alla Malpensa il Tenente Colonnello Vittorio Cordero di Montezemolo (che organizzerà più tardi la spedizione aviatoria in Libia), e questi, assunto il Comando della Scuola, subito provvide, con il nulla osta delle superiori autorità aeronautiche, ad acquistare il terreno adiacente a Cascina Malpensa.

Merita soffermarsi un momento sul Tenente Colonnello Montezemolo, una splendida ma non molto conosciuta figura di ufficiale e di pioniere del volo. Il Capitano Moizo ce lo descrive così: «Anima candida ed eletta, coraggiosissimo, appassionato del problema del volo, aveva al suo attivo dei temerari esperimenti con dei planeurs trainati da cavalli. Era un tremendo calcolatore, e sono rimasti celebri i suoi studi analitici sul volo ad ali battenti. Malgrado il fisico asciutto ed agile non riusciva a pilotare a causa della difettosissima vista, ma non ristava dal tentare, ed intanto volava con tutti, con qualsiasi apparecchio venisse a bazzicare per la brughiera. La sua fede e il suo coraggio trascinavano tutti. Il nostro addestramento progredì rapidamente tanto che, appena arrivò un *Blériot* biposto da 50 cavalli, fummo in grado di pilotarlo».

Non sappiamo esattamente che cosa gl'istruttori di volo del tempo insegnassero agli allievi, ma si hanno fondate ragioni per credere che la loro didattica fosse piuttosto approssimativa e sbrigativa. Moizo racconta infatti di aver risolto da solo, a tentativi, un po' affidandosi al

buon senso e un po' alla sua naturale attitudine al volo, alcuni fondamentali problemi pratici di pilotaggio.

Quand'ebbe comunque presa la necessaria dimestichezza nel governo del *Blériot*, egli venne istruito, sotto la guida del Tenente di Vascello De Rossi del Lion Nero — che parteciperà anch'esso alla guerra Italo-Turca — nel pilotaggio del *Nieuport*, un monoplano da 50 cavalli, reputato uno dei migliori apparecchi del tempo. Sviluppava una massima velocità oraria di 100 chilometri, e aveva un'autonomia di 300 chilometri.

E col *Nieuport* il Capitano Riccardo Moizo, il 30 maggio 1911, otteneva il brevetto di pilota d'aeroplano, ed il 1° agosto conseguiva quello di pilota militare.

Dieci giorni dopo il neo-aviatore partecipava alle Grandi Manovre del Monferrato.

* * *

Nell'agosto del 1911 vennero appunto effettuate nel Monferrato le Grandi Manovre Militari, sotto la direzione del Tenente Generale Alberto Pollio, allora Comandante del Corpo di Stato Maggiore dell'Esercito.

A capo dei due partiti antagonisti, il « rosso » e l'« azzurro », vi erano rispettivamente i Generali Luigi Cadorna e Carlo Caneva, entrambi destinati a divenire famosi: l'uno durante la prima guerra mondiale, l'altro al tempo della Campagna Italo-Turca del 1911-1912.

Queste manovre si possono definire storiche poiché segnarono il debutto in Italia degli aeroplani come mezzi militari, che vennero principalmente sperimentati in servizio di osservazione aerea in campo tattico. Nell'occasione furono anche impiegati alcuni mezzi « più leggeri dell'aria » (dirigibili e areostati).

Ad ogni partito era stata assegnata una flottiglia (così si definiva allora quella unità aerea che verrà poi chiamata squadriglia) di quattro velivoli di tipo eterogeneo. La flottiglia del partito « rosso » era così composta:

Capitano Carlo Piazza - monoplano *Blériot* monoposto;

Capitano Riccardo Moizo - monoplano *Nieuport* biposto;

Tenente Costantino Quaglia - biplano *Savary* biposto;

Sottotenente Giulio Gavotti - monoplano *Etrick* biposto.

Comandava la flottiglia il Capitano Piazza. Moizo, per l'intera durata delle manovre (22-29 agosto 1911), si distinse come uno dei piloti più alacri e audaci.

Il mattino del 23 agosto Piazza e Moizo si levarono in volo dal campo di Salussola (Vercelli) per esplorare i ponti, e la sponda sinistra del Po che si presumeva fosse già stata occupata dai reparti di punta del partito « azzurro ». Una diffusa densa foschia rese difficile l'osservazione, tuttavia i due aviatori riferirono di non aver notato alcun movimento o accampamento di truppe lungo la sponda del fiume.

Nel tardo pomeriggio dello stesso 23 agosto, Moizo ripartiva per un altro volo di ricognizione nella zona di Moncalvo (Asti), ma sorpreso da un temporale era costretto a rientrare alla base.

Il 24, Piazza e Moizo, in due distinti voli, raccoglievano importanti informazioni sulle località occupate dagli avversari, rilevando e localizzando movimenti di forti reparti di fanteria. E due giorni dopo, per tempo, Moizo decollava ancora e si spingeva in profondità in campo « nemico », raccogliendo dettagliate utilissime informazioni sull'avanzata delle colonne « azzurre » verso il fronte Mombello-Monferrato-Moncalvo.

Nel frattempo la flottiglia del Capitano Piazza, per incidenti d'atterraggio, aveva perduto due aeroplani: era rimasto efficiente il *Nieuport* del Capitano Moizo ed il *Savary* del Tenente Quaglia.

Il 27 agosto i due aviatori tentavano nuovi voli esplorativi, ma per ragioni di carattere tecnico non riuscivano a raggiungere la zona delle Grandi Manovre.

Riparate le avarie essi di nuovo tentarono, il giorno seguente, altre ricognizioni, che furono seriamente contrastate da un forte vento a raffiche. In uno di questi voli Moizo atterrava, in seguito ad avaria al motore, in una risaia: l'apparecchio riportava lievi danni, ma non poteva essere rimosso e riparato in tempo per consentire al Capitano (rimasto illeso) di partecipare alle operazioni aeree del 29, ultimo giorno delle Grandi Manovre.

Vale la pena di ricordare come l'attività aerea svolta dalle due flottiglie, nonostante le difficoltà e le remore anzidette (forti venti, dense foschie, temporali, guasti al motore) riuscisse a dimostrare allo Stato Maggiore dell'Esercito la grande indiscussa utilità del velivolo impiegato in funzione esplorativa ravvicinata. Inoltre nettamente si delineò la necessità che ogni aereo portasse a bordo un ufficiale osservatore particolarmente esperto sull'impiego delle forze terrestri. Emerse infine l'esigenza di « poter disporre, per ogni partito, di un numero di apparecchi superiore, almeno una dozzina ».

Mentre si effettuava questa grande esercitazione militare, si andava organizzando, a Bologna, a cura del quotidiano «Il Resto del Carlino», coadiuvato dal «Petit Journal» di Parigi, un Circuito aereo (il primo che si tenesse in Italia) da svolgersi lungo l'itinerario Bologna-Venezia-Rimini-Bologna, per complessivi 390 chilometri. Allo scopo di conferire alla competizione una maggiore importanza, il Comitato Organizzatore del giornale, chiese e ottenne dal Comando Battaglione Aviatori e dall'Ispettorato Generale dell'Aeronautica, l'autorizzazione di far partecipare alla competizione stessa alcuni ufficiali piloti «fuori gara». Fra essi, cinque in tutto, venne incluso il Capitano Riccardo Moizo, che avrebbe ancora volato a bordo di un *Nieuport*. Gli altri concorrenti, i «civili», ufficialmente iscritti, erano anch'essi cinque.

La mattina del 17 settembre — data ufficiale dell'inizio del Circuito Aereo — per quanto durante la notte avesse imperversato in Emilia il cattivo tempo e soffiasse tutt'ora sul campo di Bologna un vento impetuoso, i Commissari Sportivi decisero che le partenze avessero egualmente luogo.

Il Capitano Moizo, che pilotava l'apparecchio più veloce, avrebbe facilmente sbaragliato gli antagonisti, se non gli fosse capitata una disavventura, conclusasi, per fortuna, a lieto fine.

Durante la tappa Bologna-Venezia, salito a 1000 metri, gli si parò dinanzi un banco di nubi. Anziché passarvi sotto, come fecero gli altri concorrenti, egli tentò di valicarlo, ma venne ben presto a trovarsi entro densi e turbolenti vapori grigi. Istintivamente picchiò a tutto motore: mentre scendeva sentiva che l'apparecchio girava. Allorché difatti sbucò dalla nuvola era in una strana posizione, ma riuscì facilmente a rimettersi in linea di volo. Tuttavia nel dubbio che il velivolo avesse riportato qualche serio danno, spense il motore e atterrò nei prati sottostanti. Era a Bottighe, presso Adria. Controllato l'apparecchio, che era in perfetto stato fattosi aiutare da alcuni contadini a mettere in moto il motore, ripartì. Troppo tardi però per la vittoria.

Sette piloti su dieci riuscirono a portare a termine la gara: fra questi Moizo che nonostante il forte ritardo accumulato nella prima tappa, fu classificato al terzo posto. Gli fu assegnata dal Ministero della Guerra una medaglia d'oro commemorativa. Altre quattro medaglie d'oro gli vennero rispettivamente concesse dal Touring Club Italiano, e dai Municipi di Bologna, Rimini e Forlì.

La partecipazione dei mezzi di volo alle Grandi Manovre del Mon-

ferrato nonché la competizione aviatoria di cui s'è or ora detto, avevano dimostrato che gli aeroplani erano ormai in grado di volare su terreno aperto anche con sfavorevoli — almeno entro certi limiti — condizioni atmosferiche, e che da bordo degli aeroplani era possibile osservare con cura il panorama circostante e sottostante. Ciò indusse gli Alti Comandi dell'Esercito a far partecipare alla campagna militare di Libia, ormai decisa, alcuni reparti aerei.

Questa determinazione non fu presa senza contrasti: alcune autorevoli personalità militari dell'Esercito fecero osservare che gli apparecchi, allora disponibili, erano piuttosto provati e logorati dal persistente impiego, dai molteplici montaggi e smontaggi per poterli trasportare da un punto all'altro della Penisola. E poiché si componevano di legno e di tela, essi non avrebbero resistito al clima africano, torrido di giorno e umido di notte. Ma i nostri comandi d'aviazione, sotto la spinta dei piloti, tutti ansiosi di effettuare «dal vivo» un convincente collaudo del velivolo come strumento bellico, riuscirono a rimuovere ogni ostacolo, ed otto giorni dopo la conclusione del Circuito Aereo Bologna-Venezia-Rimini-Bologna, scattava l'*Ordine N.I. - Riservatissimo del Comando Battaglione Specialisti*. L'Ordine disponeva che il dipendente Reparto Aviazione doveva fornire una flottiglia di aeroplani al «Corpo d'Armata Speciale da mobilitarsi in zone pianeggianti d'oltre mare». Che «zone pianeggianti d'oltre mare» fosse un eufemismo per indicare la Libia, era ormai a tutti noto negli ambienti militari.

La Libia, se ci è permessa una breve digressione, era l'unico lembo di terra africana ancora aperto all'Italia, era una «prosecuzione della Sicilia», come aveva dichiarato a suo tempo Giuseppe Mazzini. Da circa un anno, in ogni modo, la «Questione di Tripoli» era tornata alla ribalta dei dibattiti parlamentari. Quindi il R. Governo, dopo aver inutilmente inviato al Governo Ottomano un ultimatum ingiungendogli di «non menomare oltre i diritti italiani in Libia» aveva ordinato la mobilitazione (25 settembre 1911) del Corpo d'Armata Speciale da inviare appunto oltre mare.

Il giorno dopo la diramazione dell'Ordine N. I — Riservatissimo, il Comandante del Reparto d'Aviazione, Tenente Colonnello Cordero di Montezemolo, emanava le necessarie disposizioni per l'approntamento della flottiglia, assegnandovi i seguenti cinque piloti forniti di brevetto superiore:

- Capitano Carlo Maria Piazza, Comandante della Flottiglia;
- Capitano Riccardo Moizo;
- Tenente Leopoldo De Rada;

- Sottotenente di Vascello Ugo De Rossi;
- Sottotenente di Complemento Ing. Giulio Gavotti.

Alla stessa flottiglia venivano incorporati altri sei piloti forniti di brevetto semplice.

Componevano la flottiglia i seguenti aeroplani:

- N. 2 *Blériot*
- N. 3 *Nieuport*
- N. 2 *Etrick*

tutti equipaggiati con motori da 50 cavalli.

Tutto filò liscio fino a Napoli, dove però sorsero serie difficoltà per l'imbarco dei grandi e ingombranti cassoni contenenti i velivoli e gli hangars smontati (ogni velivolo aveva in dotazione un suo piccolo hangar).

Finalmente la mattina del 15 ottobre 1911 — a distanza di 10 giorni dal primo sbarco a Tripoli di una compagnia di marinai comandata dal Capitano di Vascello Umberto Cagni — i tre piroscafi, su cui era stata imbarcata la minuscola aviazione militare italiana, calavano le ancore in mare aperto, dinanzi al porto di Tripoli, perché le banchine di questo erano interamente occupate da un gran numero di mezzi navali d'ogni tonnello, impiegati per il trasporto del corpo di spedizione.

Nell'attesa che si potessero trasferire a terra i cassoni, i motori, i materiali di ricambio e via scorrendo, il Capitano Piazza, coadiuvato dal Capitano Moizo e dal Tenente Luigi Falchi (pilota di riserva e medico della flottiglia) si mise alla ricerca di un terreno pianeggiante da utilizzare come campo d'aviazione. Finì per scegliere un'area contigua al Cimitero degli Israeliti poco lontana dal mare, appena sufficiente per consentire i decolli e gli atterraggi dei velivoli. Non c'era di meglio.

Occorreva adesso provvedere allo sbarco dei cassoni e del resto, ma la soluzione di questo problema subì un sensibile ritardo in considerazione soprattutto di una forma di assenteismo dei Servizi Logistici del Corpo di Spedizione nei confronti dell'aeronautica.

* * *

Il Capitano Piazza, Comandante della Flottiglia, nel giudizio di Moizo e dei suoi colleghi, possedeva tutte le qualità per esercitare azione di comando di un reparto aereo in guerra: era coraggioso fino alla te-

merarietà, si esponeva per primo, aveva un'incrollabile e tuttavia ragionevole fiducia nelle possibilità operative dei mezzi di volo, trattava i dipendenti con sorridente paterna bonomia, ma esigeva che facessero con scrupolo il proprio dovere.

Insediatasi la flottiglia nel campo tripolino e montati che furono gli apparecchi, il Capitano Piazza, con gesto cavalleresco, offerse a Moizo di volare per primo, ma questi, con pari cavalleria, rispose che tale onore spettava al proprio comandante. Levatosi Piazza in aria, l'altro lo seguì con «rispettoso distacco».

Questi voli, come qualche altro eseguito nei giorni seguenti, ebbero breve durata: così aveva disposto Piazza nel timore che un eventuale atterraggio oltre le linee (le avarie ai motori erano in quei giorni frequenti) potesse essere sfruttato dalla propaganda nemica.

Ma per quanto in quelle due prime missioni ravvicinate Piazza e Moizo individuassero pochi gruppi di tende beduine e turche, entrambi si persuasero che nulla nel deserto, neanche un soldato potesse sfuggire all'osservazione aerea. Neppure i palmeti delle oasi, purché non troppo fitti, avrebbero potuto occultare attendamenti, assembramenti di uomini, depositi di materiali.

I due capitani, che sin dai primi giorni furono i piloti più attivi e spericolati, non tardarono a scoprire di fronte a Sidi Messri, due pezzi di artiglieria ottomani che disturbavano le truppe italiane. Individuati i pezzi contro cui fecero fuoco le nostre batterie campali, sorse il problema, mai prima affrontato, di osservare e di correggere a mezzo dell'aeroplano, il tiro delle bocche da fuoco. Moizo ebbe la ventura di rilevare dall'alto le salve della R. Nave «Regina Margherita» contro l'Oasi di Zanzur, e notato che le granate scoppiavano a sinistra del bersaglio, si affrettò ad atterrare per darne notizia al comando di quella unità navale.

E' di questo periodo il lancio di una bomba dal velivolo contro il nemico, primo storico lancio del genere nel mondo. Venne eseguito dal Sottotenente Giulio Gavotti. Trattavasi di una comune bombetta a mano, non certo di grande potenza distruttiva, ma di un sensibile effetto morale sulle soldatesche beduine.

Gettarono bombe anche altri piloti della flottiglia, Moizo incluso. Quest'ultimo anzi, per facilitare il lancio, fece praticare un foro nel pavimento della carlinga ed applicare un gancio nel cruscotto per rendere più agevole lo strappo della sicura della bomba.

Ma ben presto i voli di ricognizione ebbero la priorità: su essi del resto i medesimi comandi delle Forze Terrestri incominciavano a fare

un vitale assegnamento. Giunse così l'ordine — che fu anzi verbalmente impartito al Capitano Piazza dal Generale Carlo Caneva, Comandante la Spedizione in Libia — di eseguire una missione esplorativa su Aziziah, che si riteneva lontana da Tripoli circa 80 chilometri. Siccome il *Blériot* di Piazza non aveva l'autonomia sufficiente per condurre a termine quel volo, Moizo assunse l'incarico di compierlo col suo *Nieuport*.

Levatosi in aria alle 6,15 del 24 ottobre 1911, orientandosi con una piccola bussola, la stessa che usava in artiglieria da montagna, fece rotta verso sud. Sorvolata la zona ove avrebbe dovuto trovarsi Aziziah con le sue alture, null'altro scorrendo se non deserto piatto, decise di proseguire sino ai lontani contrafforti del Gebel. Giunto là sopra rilevò, lungo una mulattiera qualche soldato turco, riconoscibile dalla caratteristica uniforme bruna, vide altresì uliveti e buche profonde, che poi seppe essere ingressi di abitazioni trogloditiche. Nient'altro. Prese quindi la via del ritorno.

Poco dopo gli apparve, distante, una piccola macchia bianca, e colà si diresse: era Aziziah, composta di pochi fabbricati cubiformi sul pendio di un'altura. Notò che verso quel centro muoveva uno squadrone di arabi, avvolti nei loro tipici barracani candidi. E più oltre, sulla carovaniera Aziziah-Tripoli, Moizo distinse una colonna quasi ininterrotta di formazioni arabe armate, parte a piedi, e parte a cavallo, cui si mescolavano cammelli e donne. Dalla colonna partirono fucilate all'indirizzo del velivolo italiano.

Sceso a terra Moizo corse dal Generale Caneva, che lo aspettava con certa ansiosa impazienza, per riferire sull'esito del suo lungo volo.

Il giorno seguente egli tornò su Aziziah: la carovaniera era stavolta deserta, ma consistenti formazioni avversarie erano invece schierate per l'attacco lungo la congiungente Oasi di Tagiura - Oasi di Gargaresc. Nel trasvolare poco dopo l'Oasi di Tripoli, distesa a emiciclo a sud della città, fu accolto da una nutritissima sparatoria (cinque proiettili colpirono il *Nieuport*) la quale valse a dimostrare, contrariamente a quanto credevano i Comandi delle Unità Terrestri, che notevoli forze nemiche si erano concentrate anche nell'Oasi Tripolina.

Tali preziose informazioni consentirono al Generale Caneva di prendere tempestivamente le opportune misure per respingere l'attacco generale scatenatosi il giorno dopo.

* * *

Questi brillanti successi furono senza riserve elogiati dal Comando del Corpo d'Armata ed ebbero l'unanime plauso della stampa italiana e straniera.

Ma i piloti di Piazza non dormirono sugli allori: occorreva ora giorno dopo giorno, conoscere i movimenti e le successive dislocazioni del nemico.

Venne ben presto scoperto, e tenuto sotto controllo, un nucleo di nuove forze presso Ain Zara. Nel corso di quei voli fu anche eseguito uno schizzo del terreno ove si sarebbe svolta la battaglia, e quando la battaglia si accese, la nostra piccola ma vivace aviazione tripolina si prodigò in continue utilissime missioni esplorative.

Segui un periodo abbastanza calmo, durante il quale vennero effettuati lanci di manifestini di propaganda sull'avversario, e una programmata serie di voli per compilare, perfettamente aggiornata, una carta della zona operativa.

«La carta fu presto finita — dice in proposito Moizo — e così aumentò ancora il nostro prestigio, ed anche la nostra emulazione e la smania di distinguerci in qualche singolare nuova impresa. Nacque pertanto, nella relativa calma del nostro lavoro, pur sempre ricco di emozioni per l'ampio raggio delle ricognizioni, l'idea di un collegamento aereo con Homs, a poco più di 100 chilometri da Tripoli, anch'esso occupato dalle nostre truppe».

Ai voli di collegamento parteciparono Piazza, Moizo, Gavotti. Poiché la pausa delle operazioni si prolungava (siamo nell'aprile del 1912) il Comando delle Forze Aeree della Libia ne approfittò per rinviare in Patria il personale di volo che aveva compiuto una più intensa attività aerea, sostituendolo con personale fresco.

Fra gli aviatori avvicendati c'era il Capitano Moizo. Egli venne calorosamente festeggiato in Italia, le più commoventi accoglienze gli furono però riserbate dalla popolazione e dalle autorità del paese natio.

Fu destinato ad un Comando Aeronautico di Torino, che sul momento gli parve la migliore delle sedi che mai avesse potuto desiderare. Ma la vita troppo facile, sedentaria, sebbene addolcita dall'affettuosa compagnia della sorella, che dimorava appunto nel capoluogo piemontese, e da continue manifestazioni di simpatia, gli venne ben presto a noia: non si addiceva al suo temperamento dinamico e ardimentoso. Ed alla prima occasione (e l'occasione fu una circolare del Comando Battaglione Specialisti con cui si chiedevano adesioni di «piloti esperti» per un nuovo ciclo di operazioni in Libia) ripartì alla volta di Tripoli (giugno 1912).

A Tripoli c'era un nuovo comandante, il Capitano Alberto Novellis di Coarazze: questi destinò subito Moizo a Zuara, un piccolo centro costiero a poco più di 100 chilometri ad ovest di Tripoli, ove era in allestimento una flottiglia agli ordini del Capitano Umberto Agostoni.

Questa sede fu raggiunta da Moizo alla fine di agosto del 1912 a bordo di una torpediniera sulla quale fu anche imbarcato il cassone contenente il vecchio *Nieuport-50.HP* a suo tempo usato dall'ufficiale.

A Zuara Moizo, senza por tempo in mezzo, incominciò a volare sul nemico; furono missioni difficoltose a motivo dell'irregolare funzionamento del motore. Per due volte fu costretto ad atterrare fuori campo, per fortuna a portata delle linee italiane.

Qualche tempo dopo, nell'imminenza di importanti operazioni, giunse a Zuara l'ordine di far rientrare a Tripoli il Capitano Moizo. Dato il precario funzionamento del motore sarebbe stata buona cosa partire via mare. «D'altra parte — precisa Moizo — la recentissima esperienza dello scarico del cassone dell'apparecchio dalla torpediniera su spiaggia aperta e con mezzi di circostanza, faceva pensare alla difficoltà ed alla precarietà dell'imbarco. Bisognava poi aspettare che venisse la torpediniera. In conclusione, confidando nella mia buona stella, partii in volo». Ciò avvenne il mattino del 10 settembre 1912.

Nel primo tratto la navigazione, condotta un po' al largo della costa ad una quota di circa 500 metri, si svolse regolarmente. Poi, di colpo, poco prima di Zavia, il motore si arrestò (l'elica non si mise, come si dice, «in croce» ma continuò a girare a ralenti) D'istinto Moizo volse la prua a sud dirigendosi verso la spianata dell'Oasi di Zavia: la raggiunse difatti e con perfetta manovra, mentre d'ogni parte accorrevano arabi a piedi e a cavallo sparando, posò le ruote a terra. Attimi dopo, proprio nell'istante in cui la coda batteva sul terreno, il motore, come se stimolato dalla scossa, riprese a rombare, e l'apparecchio si risollevò sino a 200 metri, percorrendo qualche chilometro. Poi nuova panne, nuovo atterraggio, indi il motore riprese a funzionare, a intermittenza, senza però consentire nuovi decolli. Allora Moizo, fatto ancora segno d'ogni lato da colpi di fucile, si diresse rullando verso un pendio dalla cui sommità sarebbe stato più facile un nuovo involo. Ma giunto là sopra il terreno accidentato provocò la cappottata dell'apparecchio.

Uscito di sotto la fusoliera illeso, Moizo, come s'immagina, venne immediatamente catturato dagli arabi (erano tutti eccitatissimi e minacciosi) e lì per lì corse il rischio di esser passato per le armi. Per sua buona sorte giunse in buon punto un ufficiale turco a cavallo, seguito da un drappello di soldati: «Ne ayez pas peur!» — gli disse con fare cortese. E accompagnò il prigioniero nella vicina Oasi di El Maja: un gruppo di donne arabe ne salutò l'arrivo con urla belluine, mentre con le mani gli facevano segno di tagliargli la gola. I turchi, all'opposto, lo accolsero in modo leale e umano, come si conviene fra combattenti civili.

L'indomani Moizo, sotto buona scorta, fu condotto ad Aziziah, e qui,

il giorno appresso, con gran cortesia venne ricevuto nella sua tenda, dal Capo di Stato Maggiore dell'Armata Ottomana, Giavid Bey; e la medesima sera, ancora sotto buona scorta, partì per Fessato, un paese situato sull'orlo del Gebel: giunse a destinazione il 15 settembre 1912, dopo una lunga marcia in tre tappe, compiuta a cavallo, e nell'ultimo tratto a dorso di cammello. Poco discosto dal paese vi era la sede di un comando turco, agli ordini di un maggiore da cui dipendeva una mezza dozzina di ufficiali e una piccola guarnigione: quivi il Capitano Moizo avrebbe trascorso la prigionia.

A Fessato egli ebbe di nuovo accoglienze cameratesche, gli assegnarono un decoroso alloggio, un attendente, gli fu somministrato del cibo più che discreto, sigarette, e pagati gli assegni del grado in piastre d'oro. Poiché soffriva di una febbre leggera intermittente, il medico della guarnigione lo visitò somministrandogli del chinino.

Sebbene soddisfatto del trattamento Moizo mal sopportava la clausura. E più volte pensò alla fuga, e forse l'avrebbe attuata se non fosse giunto a Fessato un altro prigioniero italiano, il Tenente dell'Esercito Anacleto Copelli. Gravemente ferito nella battaglia di Zanzur, era sopravvissuto grazie alla sua eccezionale vitalità. L'arrivo dell'ufficiale con cui il nostro pilota stabilì in breve rapporti di amicizia, nonché il sopraggiungere dei primi freddi e infine la fondata speranza che entro breve tempo la guerra sarebbe cessata, cancellarono dalla mente di Moizo il pensiero, del resto pazzesco, di evadere.

Il 20 ottobre 1912 il Comando della guarnigione comunicò ai due prigionieri che la pace era fatta. Otto giorni dopo, scortati da alcuni gendarmi agli ordini di un sergente, partirono per Yefren, ove pervennero a notte.

A Yefren il giorno dipoi s'incontrarono con la missione Sanfilippo-Sforza, reduce dal Fezzan ov'era stata catturata all'aprirsi delle ostilità.

Ma tanto i cinque membri della missione, come il Capitano Moizo e il Tenente Copelli, furono tenuti in ostaggio sino a tutto l'8 novembre (il capo-arabo della guarnigione di Yefren esigeva, a guisa di riscatto, la somma di lire 80.000).

Superato quest'ultimo ostacolo, il mattino del 9 novembre, accompagnati da una ventina di gendarmi, i sette prigionieri partirono per Tripoli.

«A Tripoli la sera stessa del nostro arrivo — raccontò in seguito Moizo — non potei fare a meno d'intervenire al pranzo che il Governatore dava per festeggiare la vittoriosa conclusione della guerra. E feci

onore alla mensa malgrado la febbriattola. Il giorno dopo però dovetti arrendermi ed entrare nell'Ospedale Militare. Vi rimasi un mese e fui sul punto di morire, come mi dissero più tardi. La mia era una strana malattia, che i medici non riuscivano a diagnosticare; ma infine, grazie alle loro cure, alla fibra ed alla mia voglia di vivere, riuscii a cavarmela. Molto contribuì alla mia salvezza la premurosa assistenza di una giovane suora, bella e dolce come una Madonna, che aveva gli occhi neri e vellutati come quelli di mia madre. Chi mi fece guarire del tutto, più oltre, furono la nebbia di Torino e la mia cara sorella (nella settimana passata all'Ospedale di Tripoli io, piemontese, ebbi a soffrire un freddo birbone a malgrado dei grandi bracieri accesi dappertutto). Così si chiuse questo avventuroso periodo della mia vita».

* * *

Tornato definitivamente in Italia Moizo ebbe il comando di reparti di volo, si occupò alacremente d'aeronautica sul piano tecnico e organizzativo.

Nell'aprile del 1913 fece parte della Commissione Tecnica del «Primo Concorso Militare Italiano d'Aviazione», presieduto dal Maggiore di S. M. Giulio Douhet: parteciparono al Concorso ben 23 aeroplani tutti d'ideazione e costruzione nazionale. Il 9 maggio dello stesso anno troviamo Moizo a Mirafiori (Torino) in veste di consulente e di esperto d'aeronautica per il raid Torino-Milano-Casale-Torino.

Il 3 giugno, ancora del 1913, a Mirafiori Moizo partecipa alla Prima Rivista Militare Aeronautica Italiana. Dopo aver ricevuto dalle mani del Duca di Genova l'Ordine Militare di Savoia per le imprese compiute nel conflitto Italo-Turco (in Libia era già stato decorato sul campo con una Medaglia d'Argento al V.M.) interviene, in testa alla sua squadriglia di *Nieuport*, alla parata aerea finale.

In seguito Moizo passò al Comando delle Scuole d'Aviazione, di cui fu organizzatore intelligente e attivo. In poco tempo le scuole di Aviano, Malpensa, Comina, Cameri, Vizzola Ticino si affermarono brillantemente ponendosi al medesimo livello delle più rinomate scuole di pilotaggio straniere.

Scoppiata la prima conflagrazione mondiale il Nostro fu presso il Comando Supremo come consulente per l'impiego dell'aviazione. Ebbe, nel corso di questo incarico, un ruolo di primo piano, spesso determinante, nella elaborazione di piani operativi e di azioni di grande importanza tattica e strategica.

Durante la guerra mondiale Egli rientrò a domanda nell'Esercito: fu Capo di S.M. con il grado di Colonnello raggiunto nel frattempo di una Divisione di Fanteria sul Monte Grappa. La sua incessante attività ebbe poi una battuta di arresto per aver riportato in combattimento una gravissima ferita. Uscito dopo lunga degenza dall'ospedale, rientrò, al termine della guerra, nel Corpo di S.M. e fu destinato al Comando dell'Aviazione presso il Ministero della Guerra. Passò quindi al Comando di un Reggimento della sua Arma.

Promosso Generale di Brigata fu nominato Comandante dell'Aeronautica alla sua costituzione (1923): tenne questo incarico per circa un anno dopo di che rientrò in modo definitivo nell'Esercito.

Prossimo alla promozione al grado di Generale di Corpo d'Armata, fu chiamato al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, comando che tenne per lunghi anni e con il massimo onore.

Ma il nome di Riccardo Moizo rimarrà scritto a indelebili caratteri nella Storia dell'Aviazione Mondiale, come pioniere dei voli di guerra, e come primo pilota militare del mondo decorato sul campo al valore.

Si spense a 85 anni, il 27 febbraio 1962.

